

# GUERRA Y COMERCIO MARITIMO: EL FLUJO COMERCIAL SANTANDER-AMERICA (1796-1818)

*Isabel Miguel López*

**RESUMEN.**— Las circunstancias históricas que caracterizaron el tránsito del s. XVIII al s. XIX estuvieron presididas por la conflictividad, la cual tuvo especial repercusión en las actividades económicas marítimas. Precisamente este estudio aborda el análisis de la incidencia que la inestabilidad del período tuvo en las relaciones comerciales hispanoamericanas mantenidas a través de Santander.

La información proporcionada por los registros de mercancías de los navíos habilitados en el citado puerto, rumbo a América entre 1796 y 1818, ha permitido apreciar las alteraciones ocasionadas en el tráfico transatlántico, en la normativa que había regulado el intercambio hispanoamericano y, por ende, sobre el volumen de comercio, así como los cambios experimentados en el origen, destino y estructura de las remesas de mercancías enviadas desde el puerto montañés al Nuevo Mundo.

## 1. INTRODUCCION

El tránsito del s. XVIII al s. XIX estuvo marcado por la inestabilidad en los territorios ribereños del Atlántico. Revolución y conflictos armados se proyectaron sobre la vida de sus habitantes y, como no, en sus actividades económicas. Precisamente la incidencia que la conflictividad tuvo en una de éstas, el comercio marítimo transatlántico, constituirá el tema de este estudio, mediante el análisis del flujo de mercancías giradas desde Santander a América<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Se continúa la investigación iniciada en MIGUEL LÓPEZ, I.: *el comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1895)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid. Valladolid, 1992.

Para llevar a cabo la investigación hemos utilizado la información proporcionada por los registros de mercancías de los navíos habilitados en Santander durante el período, así como algunas informaciones del Consulado<sup>2</sup>. En ambos casos existen algunas lagunas documentales que pueden repercutir en la precisión de los valores globales, pero no así en la tendencia ni en la estructura de las cargazonas.

## 2. DISTORSIONES EN EL SISTEMA DE COMERCIO HISPANO-AMERICANO

El comercio como actividad económica de relación precisa para su florecimiento, no sólo excedentes e infraestructura de transporte, sino también paz y normalización de las transacciones. Sin embargo, estas condiciones no fueron frecuentes a lo largo de estos años.

### 2.1. CONFLICTIVIDAD BELICA Y TRAFICO TRANSATLANTICO

La paz firmada con Francia en el primer tratado de S. Ildefonso nos introdujo, en octubre de 1796, en la guerra contra Inglaterra, la cual se prologó hasta la Tregua de Amiens en 1802. En este tiempo el riesgo, de variada intensidad, dominó la travesía atlántica y perturbó la actividad comercial marítima montañesa. Prueba de ello fueron los apresamientos de buques como el que sufrió la fragata del santanderino conde de Campogiro a su regreso de Lima, en julio de 1797, por parte de los ingleses que la condujeron a Portugal, o del paquebot San Cristóbal que, mientras navegaba capitaneado por José Iturriaga, desde Montevideo a La Habana, también fue capturado por los británicos en diciembre de 1798<sup>3</sup>.

La Tregua de Amiens, aunque posibilitó el aumento de los navíos habilitados (Anexo), sin embargo no permitió restablecer la normalidad completa. En este sentido, el testimonio de Francisco de Ibarguengoitia, capitán de la fragata Nuestra Señora de los Dolores, expresaba a su regreso de Veracruz, en diciembre de 1803, que «el comercio (en Nueva España) se hallaba en *inacción*, aguardando la declaración de guerra y los géneros mantenían los precios altos con suspensión de ventas».<sup>4</sup>

2 ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (A.G.I.), Indiferente General, legs. 2171, 2196-2209 A/B, 2240, 2245, 2253, 2255, 2439, 2440, 2448, 2467. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (A.G.S.), Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 1118-1120, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 895 y Consejo Supremo de Hacienda, legs. 239 y 240.

3 A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1118 y Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 895.

4 A.G.I., Indiferente General, leg. 2448.

Efectivamente, en 1804, ante la agresión de la flota inglesa, se reanudaron las hostilidades, repercutiendo de nuevo en el tráfico ultramarino. Fueron muy numerosas las declaraciones ofrecidas por los capitanes de los buques que atravesaban el Atlántico sobre el clima de beligerancia existente. En 1807, el capitán de la corbeta *La Concepción* arrojaba al mar los pliegos que traía, ante el temor de ser apresado por los ingleses, al tiempo que proporcionaba noticias sobre los movimientos de tropas en el área del Caribe.<sup>5</sup>

Entretanto, la firma del Tratado de Fontainebleau representaba el comienzo de un proceso que desembocaría en la Guerra de la Independencia. Esta se convirtió en un factor añadido de perturbación, nublando el horizonte americano, sobre todo para las rutas que partían del Cantábrico, área donde confluían especialmente las naciones en conflicto. Mientras, al otro lado del océano, triunfaban los movimientos independentistas ante una debilitada resistencia española.

En estas circunstancias de dificultades para el transporte marítimo, también el marco normativo en el que se había desarrollado el comercio hispanoamericano resultaba difícil de respetar.

## 2.2. NORMATIVA MODIFICADA POR LAS CIRCUNSTANCIAS

A lo largo de este período, la introducción de medidas excepcionales en la ordenación establecida para la Carrera de Indias en 1778, trataba de evitar el colapso general, ante una hacienda necesitada de ingresos, intentando mantener, a pesar de las trabas, el vínculo económico con América, renovado durante el s. XVIII.

Así, en 1797, se autorizaba a comerciar con las colonias a países que permanecían neutrales en el conflicto con Inglaterra, mediante barcos que salieran de España o de puertos de las naciones indicadas. Esta orden fue derogada en abril de 1799 por «haber convencido la experiencia el daño causado (al comercio), aumentando el del enemigo...»<sup>6</sup>. Sin embargo, la rectificación no fue aceptada por los territorios ultramarinos lo que, reconocido por el gobierno español, le llevó a permitir, de nuevo ese tipo de comercio entre mayo y diciembre de 1801 y desde la Tregua de Amiens hasta 1807. Simultáneamente, se había dispensado en 1797 de la «precisión de cargar igual cantidad de frutos nacionales y extranjeros» en los envíos a América<sup>7</sup>. Además, fueron varios los permisos solicitados desde San Sebastián y Bilbao, y bastantes los concedidos, para habilitar buques

5 A.G.I., Indiferente General, leg. 2172.

6 A.G.I., Indiferente General, leg. 2467.

7 A.G.S., S. S.H., leg. 895. R.O. de 17 de noviembre de 1797.

con bandera americana entre 1799 y 1800, con el fin de llevar mercancías al Nuevo Mundo sin necesidad de tocar previamente en Santander, ante el riesgo de caer en manos inglesas<sup>8</sup>.

Los múltiples obstáculos existentes para el comercio hispanoamericano, convertían la vuelta a la situación reglamentaria en prácticamente imposible, no sólo por los acontecimientos externos al intercambio sino por la consciencia del agotamiento del sistema de libre comercio. En este sentido se presentaron algunos Memoriales, como el de Esteban Fernández de León, en enero de 1810, e Informes como el del Consulado de Lima, en 1817, sobre el «deplorable» estado del comercio<sup>9</sup>. En estas condiciones, se concedía permiso, en septiembre de 1818, para extraer frutos nacionales en buques de pabellón extranjero y éstos frecuentaron las costas cantábricas embarcando productos hispanos<sup>10</sup>.

Así pues, la guerra supuso trastornos en el tráfico marítimo y modificaciones en la aplicación de la normativa, aunque todavía en 1827 la referencia jurídica del comercio hispanoamericano superviviente seguía siendo la misma y se indicaba la necesidad de un nuevo arancel porque «el Reglamento ha caducado por la fuerza irresistible de las circunstancias»<sup>11</sup>. Pero ¿cómo repercutieron estas circunstancias en el giro desde Santander al Nuevo Mundo?

### 3. LAS REMESAS SANTANDER-AMERICA

#### 3.1. VOLUMEN, ORIGEN Y ESTRUCTURA

El flujo de mercancías canalizado a través de Santander permite observar una evolución con trayectoria declinante respecto al período anterior (1778-1795), exceptuado el trienio 1802-1804, que retoma el impulso de los mejores años de la época precedente, aprovechado el breve paréntesis de paz que trajo consigo la Tregua de Amiens. Asimismo, se percibe una ligera recuperación tras la Guerra de la Independencia con un máximo en 1815, de la misma forma que se había experimentado en 1796 al concluir la Guerra con la Convención (Gráfico 1).

Esta evolución, expresada según los avalúos fijados en el Arancel I del Reglamento de 1778, coincide, en líneas generales, con la presentada por

8 A.G.I., Indiferente General, legs. 2467.

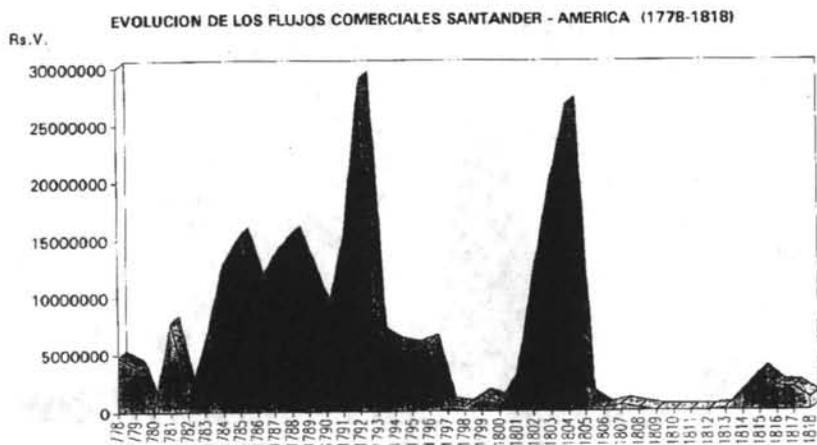
9 A.G.I. Indiferente General, leg.s 2439 y 2440.

10 A.G.I. Indiferente General, leg. 2439.

11 A.G.I. Indiferente General, leg. 2440.

12 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America. 1797-1820*. Institute of Latin American Studies. University Liverpool. Liverpool 1992, pp. 81 y 88. GARCÍA-BAQUERO, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. E.E.H.A. Sevilla, 1992.

GRÁFICO 1



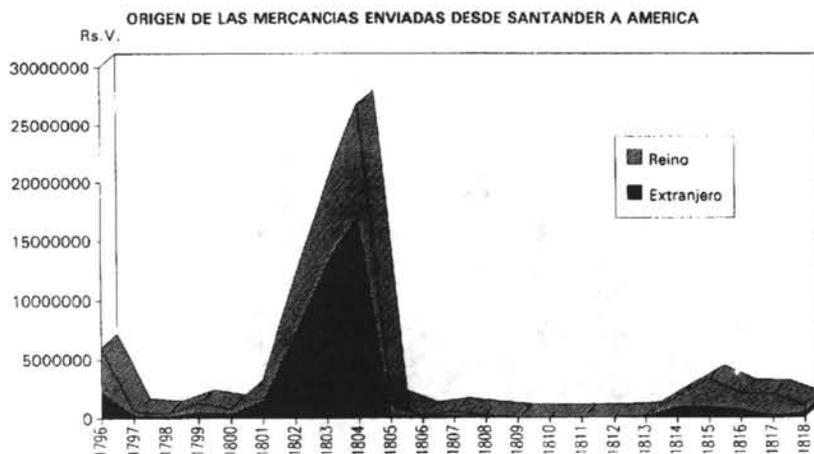
García-Baquero para Cádiz y por Fisher para el global de los envíos desde España al nuevo continente<sup>12</sup>. La diferencia radica en los años de la Guerra de la Independencia, durante los cuales la relación comercial desde Santander parece no existir entre 1809 y 1812, precisamente cuando el puerto gaditano eleva aun más su posición en las salidas a América. Un comportamiento que ya apreciamos en Pasajes y Gijón, lo que pondría de manifiesto la especial peligrosidad del área cantábrica en esos años para el comercio marítimo<sup>13</sup>.

Por otro lado, el origen de los productos embarcados confirma el cambio de rumbo iniciado en 1793, manifiesto en 1794, a favor de lo hispano y ratificado en los años posteriores a 1814, a pesar de la modificación normativa (gráfico 2-a). No obstante, cuando, a raíz de la tregua, el dinamismo comercial aumenta, también lo hace la presencia extranjera, que ya no tiene límite legal en la proporción, tal como se expresa entre 1802-1804. Este hecho corroboraba la proclividad a la reexportación que siempre mostró el puerto santanderino<sup>14</sup>. Por tanto, al originarse dificultades de importación a causa de la guerra, descendió la afluencia de productos foráneos para América y también el volumen global del comercio en relación con ello, aflorando, sólo entonces, un mayor relieve de la presencia hispana, cuya oferta produc-

13 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Relaciones comerciales guipuzcoano-americanas (1796-1818)*. boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 26. San Sebastián, 1992, pp. 563-590. IBIDEM: *Gijón y América: La continuidad del intercambio comercial (1796-1818)*. BIDEA, 14. Oviedo, 1992, pp. 581-605.

14 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El Comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes*. op. cit., p. 170.

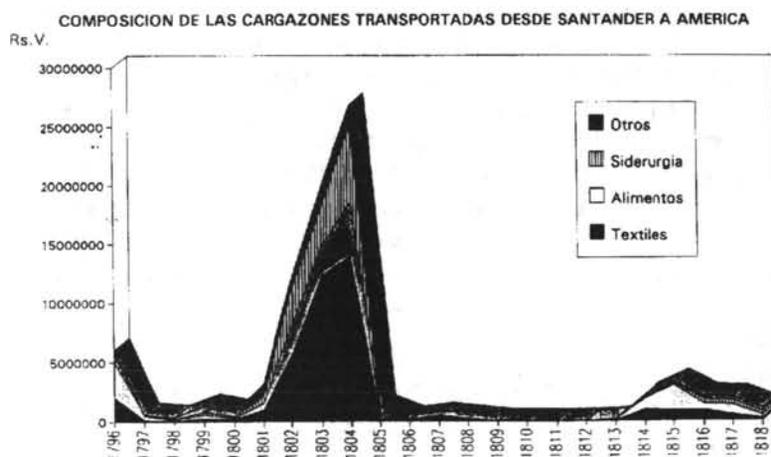
GRÁFICO 2.a



tiva seguía siendo precaria. Entretanto, en el conjunto de los puertos españoles la proporción de lo exterior siguió una tendencia siempre descendente<sup>15</sup>.

En cualquier caso, este flujo comercial Santander-América presenta una composición en la que, con algunos matices que se irán desgranando, los textiles continuaron dominando, seguidos de agroalimentos y artículos férricos (gráfico 2-b).

GRÁFICO 2.b



15 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution. op. cit.*, p. 86.

a) *Textiles*

Los tejidos fueron especialmente relevantes cuando el volumen de comercio y la afluencia extranjera resultaron más destacados, representando entonces la mitad del total trasegado. Sin embargo, tras la Guerra de la Independencia su presencia se atenúa, sobre todo en 1815, a pesar de corresponder a un máximo de la serie. Esta divergencia postbélica parece indicar ya la modificación de la estructura de las partidas enviadas a América que se consolidará en la década de los veinte<sup>16</sup>.

La factura seguía siendo netamente exterior, mayor si cabe que antes, ya que este origen lo presentaron más de los tres cuartos del grupo (gráfico 3-a). El debilitamiento de la industria nacional y el alivio de la normativa prohibitiva respecto a los artículos extranjeros explicarían este hecho.

GRÁFICO 3.a



En la composición de esos tejidos europeos, más de los dos tercios fueron lienzos, llegando incluso al total en 1797 y en 1807. Sólo rebajan esa cota 1798 y 1803, al aumentar la proporción de paños, y 1805-1806 debido a las cuantiosas partidas de artículos de seda (gráfico 3-b). Este comportamiento es simultáneo de una estructura textil del Reino en la que los lienzos han retrocedido, mientras avanzaban los paños, la seda y, sobre todo, el grupo de «confección» (gráfico 3-c).

16 FONTANA, J.: *Colapso y transformaciones del comercio exterior español, 1792-1827. Un aspecto de la crisis del Antiguo Régimen en España*. Moneda y Crédito, 115, 1970. PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *El comercio exterior 1792-1827. La pérdida de las colonias americanas y sus efectos en la economía española*. Comercio y Colonias. Alicante, 1982, pp. 175 y ss. IBIDEM: *La pérdida del Imperio y sus consecuencias económicas en España*. La Independencia americana: Consecuencias económicas. Alianza. Madrid. 1993, p. 276.

GRÁFICO 3.b

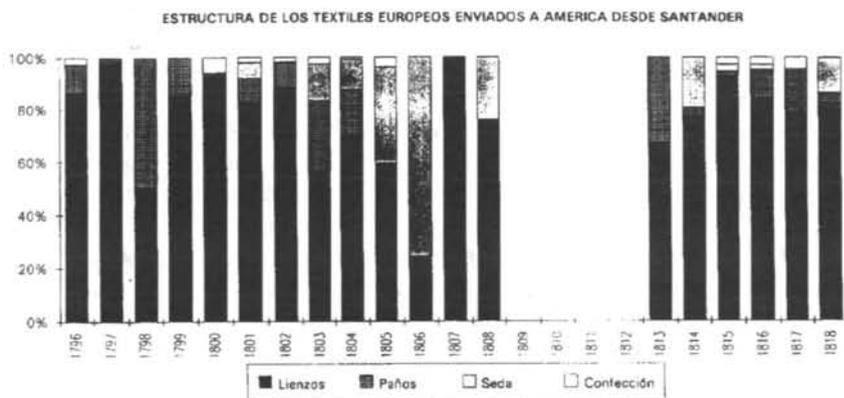


GRÁFICO 3.c



Los *lienzos* europeos incluyeron, especialmente, bretañas de Francia y Silesia que constituyeron, por término medio, más de la cuarta parte de todo el lenzal foráneo enviado por el puerto cántabro. En posición también destacada se remitieron platillas de Alemania y Silesia, estopillas de Alemania, Cambray y Suiza, brabantes, creas de Alemania, caserillos de Hamburgo, lienzo casero de Flandes y Francia, listados o terlices de Hamburgo y Flandes y holanes de Francia. A ellos se sumaron creguelas de Hamburgo, lona de Rusia, loneta de Francia, ruanes, gantes, cozneos o cotés de Alemania, lienzo de Irlanda, lienzo retorta, laval, pontibi, beaufort, trué y morlés de Francia, sangaletas, bocardillos, presillas y guinga.

En cuanto a los lienzos españoles muy minoritarios y esporádicos procedieron de Galicia, Asturias, León, junto a lona de Cervera de Castilla, a los que se añadieron indianas y platillas pintadas de Cataluña.

La remesa *pañera* embarcada en Santander ofrece un claro dominio exterior en 1796, en el trienio 1802-1804 y en 1816, para ser superada por la hispana en los demás años. Aquélla ofrecía posiciones semejantes a las del período 1778-1795, aunque de forma menos asidua. Este cambio de frecuencia se debió a la guerra contra Inglaterra, ya que este país había sido el gran proveedor anteriormente, pero las importaciones se colapsaron entre 1797 y 1800 y entre 1805 y 1807<sup>17</sup>. No obstante, cuando se registraron estuvieron formadas por sempiternas o perdurables franelas y casinetes de Inglaterra, casimiros, alepines, tripes de varios colores y buratos de Francia, bayetas fajueta, miliquin,alconcher, estameña, sarga de lana de Amiens, escarlatina, anascotes, serafinas, paño de Carcasona, cristal de lana, velillo de lana, filipichines, Durois y calamacos. En suma, un abanico pañero en el que la oferta inglesa se acompañó de algunas producciones francesas y alemanas.

Los paños del Reino incluyeron los negros de Segovia, los de Ezcaray, Munilla, Enciso, Santo Domingo de La Calzada, los azules de Béjar, los grana y negros de Guadalajara, los de San Fernando, el pardo de Chinchón, los azules de Alcoy, los ordinarios de la «sierra de Santander» y algunos catalanes. Entre todos ellos, los segovianos, destinados casi en su mayoría a Nueva España, alcanzaron el mayor relieve<sup>18</sup>.

Los artículos de *seda* seguían constituyendo el grupo textil en el que España destacaba, aunque tras la guerra de la Independencia su importancia relativa fuera mínima. Se remitió terciopelo, galón de seda, cintas, tafetán y damasco de Valencia y Toledo, chalecos de seda bordados, pañuelos, paraguas, blondas y medias de Barcelona, listonería y cintas de Granada<sup>19</sup>, basquiñas, ceñidores y mantillas de Toledo y Madrid. Mientras, las prendas de seda europea, relevantes en 1805 y 1806, procedían de Inglaterra y Francia. Esta última proporcionó quitasoles de tafetán, raso, tafetán, cintas y medias. Ambas proveyeron de lustrina, grotetur, muselineteta, grisetilla, listones y gorgorán.

La *confección*, en la que introducimos aquellos textiles no sederos de más elaboración, resultaron notorios en la aportación textil del Reino, a causa de que en esta partida se integran las mantas que, originarias en su mayoría de Palencia y también algunas de Burgos, se registraron en los

17 NADAL FARRERAS, J.: *Notas sobre la Balanza Comercial hispano-británica, 1697-1914*. Información Comercial Española, 511 (1976), p. 100 y ss. PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *El comercio hispano-británico en los s. XVIII y XIX*. Rev. de Historia Económica, vol. II (1984).

18 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio de Castilla y León con América a través del Cantábrico (1786-1818)*. Revista de Economía de la Junta de Castilla y León, 2. Valladolid, 1992, pp. 164-168. IBIDEM: *Los sectores productivos regionales ante el mercado americano (1778-1818)*. III Congreso de Economía de Castilla y León. Segovia, 1991, pp. 392-406.

19 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Productos del Reino de Granada en las cargazonas cantábricas rumbo a América, 1778-1818*. V Congreso Internacional de Historia de América, Granada y el Nuevo Mundo. Granada, 1992.

embarques santanderinos con destino preferente a Venezuela<sup>20</sup>. Junto a ellas, artículos textiles elaborados en el país fueron encajes, medias, chalecos y pañuelos de algodón de Barcelona, toallas de Galicia, calcetas de hilo de Asturias, Santander, Burgos y Aragón, medias de lana de Valdemoro y Guadalajara, medias de estambre de Burgos, sombreros de Valladolid y de Burgos, camisas de lienzo de Santander. Simultáneamente, la partida extranjera estuvo formada por encajes de Flandes, mantelerías de ojo de perdiz y sombreros de castor de Francia, camisas de lienzo, medias de algodón, calcetas de hilo, calzones, paños de manos y toallas.

Así pues, a pesar del declive comercial, los textiles continuaron con relativo rigor, liderados por la producción europea.

#### b) *Agroalimentos*

Este grupo llegó a superar a los tejidos en 1796 y en 1815, dos máximos, lo que coincidió con una mayor participación del Reino en el total embarcado. Una presencia interior que no se mantuvo cuando el comercio fue más floreciente, ya que entonces fue la provisión externa, de harina y especias, la que ofreció más relieve, favorecida por las precarias cosechas de 1803-1804 (gráfico 4-a).

La composición de la oferta alimentaria hispana comercializada a América, vía Santander, estuvo integrada, preferentemente, por harina y aguardiente (gráfico 4-c).

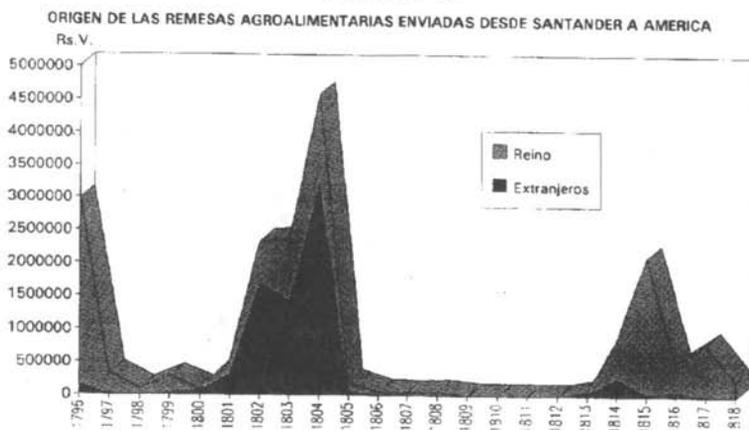
La *harina* del Reino ha visto disminuir notablemente su posición en las cargazonas<sup>21</sup>, a lo que no fueron ajenas las crisis de subsistencia y la Guerra de Independencia española, que obligaba a emplear la producción para el autoabastecimiento (cuadro 1). Tras la extraordinaria remesa de 1796, ya no se encontrarán hasta el cuatrienio 1814-1817 cantidades destacadas, con especial mención de 1815. Este año ofreció señales de recuperación hasta el punto de que el dominio hispano mediante los alimentos se debió, en concreto, a la harina.

Esta molienda triguera procedía, en 1796, de la fábrica palentina de Monzón, cerrando ese año una relación con América que el citado establecimiento había iniciado en 1787. Simultáneamente y después, la factoría santanderina de Campuzano proporcionó cuantiosas partidas. A ellas se sumaron las también montañesas de Lantueno, Bárcena de Pie de Concha, además de aquellas que en los registros se encuentran bajo otras denominaciones más vagas como «de Santander», «del Reino», «de Castilla».

20 MIGUEL LÓPEZ, I.: *Presencia palentina en el comercio hispanoamericano*. Publicaciones del Instituto Tello Tellez de Meneses. Palencia, 1990, pp. 235-254.

21 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano*, op. cit., p. 140 y ss.

GRÁFICOS 4.a



GRÁFICOS 4.b

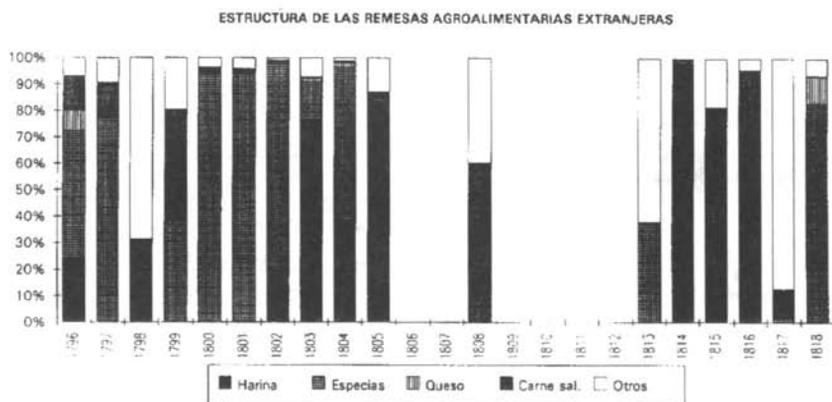
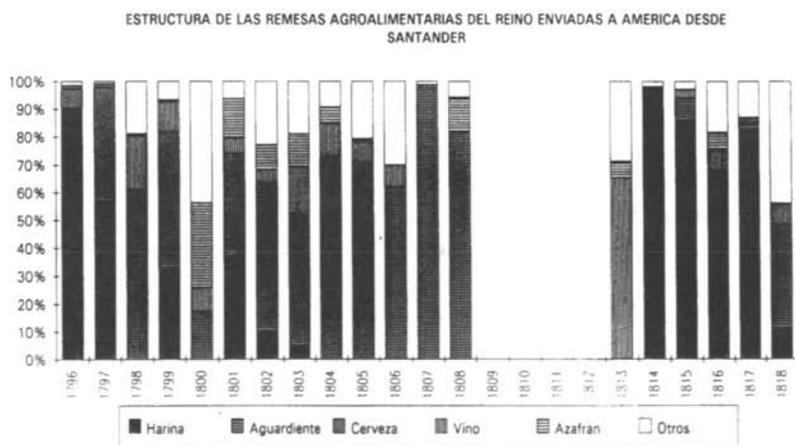


GRÁFICO 4.c



CUADRO 1. Harinas embarcadas en Santander rumbo a América

	ORIGEN				CUBA	DESTINO	
	Reino Barriles (*)	Rs. V.	Extranjeras Barriles	Rs. V.		VENEZUELA (barriles)	N. ESP.
1796	14.554	2.563.200	236	35.355	7.864	6.926	-
1797	912	182.400	-	-	-	912	-
1799	450	83.700	-	-	-	450	-
1801	1.070	78.630	-	-	-	1.070	-
1802	400	64.800	2.413	354.090	2.347	466	-
1803	304	48.640	9.991	1.094.189	7.915	2.380	-
1804	-	-	7.073	1.231.350	4.118	2.955	-
1805	-	-	330	49.500	-	330	-
1814	4.349	568.687	1.769	263.587	4.538	-	1.580
1815	10.713	1.771.995	114	17.100	4.801	6.026	-
1816	1.793	251.020	-	-	1.243	-	550
1817	3.906	656.218	-	-	2.421	1.485	-
1818	586	25.628	-	-	-	586	-

(\*) Barril de 186 libras

Fuente: Registros de mercancías

La precaria aportación hispana de harina, anterior a 1814, fue cubierta, sólo en parte, por el aprovisionamiento exterior. Sin embargo, había dejado de ser, también, un aporte asiduo en las remesas europeas, aunque es cierto que, cuando se reexportaba, el grupo alimentario extranjero aumentaba, como sucedió en 1803-1805 y en 1814. La ausencia de las tradicionales partidas francesas fue cubierta por la harina de Filadelfia, que llegaba también con dificultades a causa de la guerra en el océano. La harina norteamericana había ido reforzando su presencia en los embarques santanderinos hasta relevar a la francesa en 1789, cuando las necesidades de abastecimiento interno del país vecino ya fueron acuciantes, de forma que no se encuentra ninguna partida gala hasta 1814.

La harina se transportó preferentemente a Cuba y Venezuela y de forma esporádica a Nueva España, manteniéndose la orientación antillana que había prevalecido entre 1778 y 1795.

Por su parte, el *aguardiente* de Rioja, Castilla, Cataluña o «del Reino», como aparece, a veces, en los registros de mercancías, adquirió un notable relieve durante estos años, incluidos los de más volumen comercial, cuando junto a la cerveza y el vino constituyó la mayor parte del conjunto alimentario hispano a expensas de la harina, a la que relevar.

En cuanto a la *cerveza*, procedía únicamente de Santander. La fábrica de José de Zuloaga y la de Antonio del Campo, establecida en Cañadío,

tradicionales proveedoras en las décadas de los ochenta y noventa del s. XVIII<sup>22</sup> persisten en sus envíos durante el s. XIX. Sin embargo, este alcohol se presentó con menor tono que en el septenio de apogeo (1789-1795), cuando se convirtió en alternativa a la falta de harina en los embarques. Ahora la encontramos con relativa asiduidad hasta 1805, después su volumen es mínimo (cuadro 2). Se trata de un producto cuyo destino fue, mayoritariamente, el virreinato de Nueva España hasta 1814, ya que a partir del citado año las escasas partidas se dirigieron a Venezuela.

CUADRO 2. *Cerveza enviada a América desde Santander* (\*)

	Botellas	Valor (Rs. V.)	VENEZ.	ESPAÑA	RIO PLATA	CUBA
1796	43.160	190.400	700	30.400	1.900	10.160
1797	25.900	77.700	—	—	25.900	—
1799	24.038	72.114	2.500	11.500	10.038	—
1802	40.886	154.844	3.136	25.350	10.700	1.700
1803	31.750	109.250	1.550	14.300	15.350	550
1804	112.958	399.662	9.220	78.063	5.000	18.025(*)
1805	11.500	46.000	1.500	10.000	—	—
1814	230	920	—	230	—	—
1815	1.036	4.144	1.036	—	—	—
1816	500	1.000	500	—	—	—
1817	453	1.812	453	—	—	—

(\*) Botellas. Además 2.650 con destino a Colombia.

Fuente: Registros de mercancías

El *vino* hispano formaba parte, habitualmente, del rancho de las tripulaciones. En este caso constituía una vía de salida de la oferta interior, cuya repercusión comercial era prácticamente nula. Provenía, sobre todo, de La Rioja, aunque existieron remesas de Castilla (Nava del Rey, La Seca, Toro, Aranda), Andalucía (Málaga, Jerez, Moguer), Cataluña, Aragón, Galicia, del reino de Valencia (Liria, Alicante), chacolí de la tierra, además de los denominados, genéricamente, «del Reino».

A la harina y alcoholes se sumó el *azafrán*. Este había prosperado en las salidas rumbo a América, con sus variedades tostado, seco o en aceite, transportado desde La Mancha y Castilla a Nueva España, mayoritariamente, en proporciones mucho más reducidas a Cuba, único destino entre 1813 y 1816 y a Venezuela sólo en 1801. Hubo, aún, otros agroalimentos

22 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano*, op. cit., p. 149.

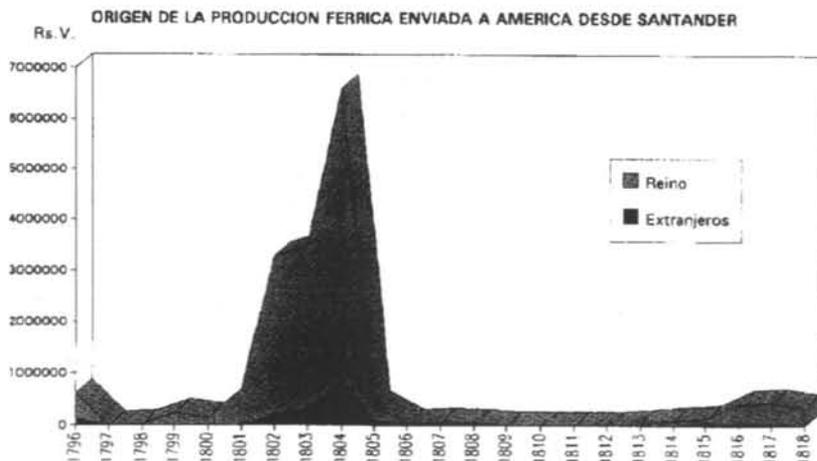
del Reino como las almendras de Aragón y los integrantes habituales del rancho de las tripulaciones.

Los productos alimentarios extranjeros, además de la harina, incluyeron especias, consistentes en canela, pimienta y clavo, que procedían de Holanda, proporcionadas por su comercio colonial. Estas aumentaron extraordinariamente su posición relativa en comparación con el período precedente, ante la práctica ausencia de harina e incluso, cuando se presentó, también mostraron un gran relieve. En cuanto al queso de Holanda y Flandes siguió siendo mediocre, mientras avanzaba de forma más apreciable el aporte de carne salada, destacadísima en 1798, 1799, 1808, 1815 y 1816. Bajo el epígrafe «otros» se engloban arroz y manteca de vaca de Filadelfia; manteca de Flandes, salmón salado de Inglaterra; pernils, café, dulces secos, frutas en almíbar y ciruelas pasas de Francia; higos pasos de Portugal; té de Holanda, bacalao, aguardiente, lenguas y cecina.

### c) Productos siderúrgicos

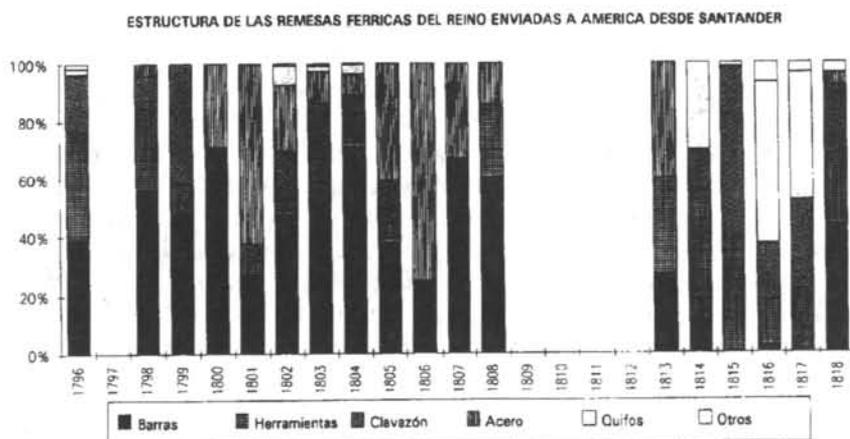
La aportación siderúrgica fue esencialmente hispana. Esta aumentó absoluta y relativamente en los embarques respecto al período precedente, destacando, especialmente, en el trienio 1802-1804, mientras la presencia extranjera se convertía en más aleatoria y menos intensa. Todo ello era el resultado de la persistencia en la protección de que disfrutaba, así como de las prohibiciones de que era objeto la extranjera en el Arancel I del Reglamento de Comercio Libre, ya que sólo se admitía en concepto de quincallería tal como se recogía en el artículo 32 del citado Reglamento (gráfico 5-a).

GRÁFICO 5.a



La oferta del Reino, canalizada a América por el puerto montañés, estuvo constituida por barras de hierro, cuadradillo, planchuela, cabilla, vergajón, que dominaron, en términos generales, hasta 1808, aunque su proporción fue menor respecto al período 1778-1795<sup>23</sup>. Entretanto, las herramientas (palas, azadones, azuelas, hachas, rejas de arar, machetes, almadanetas, mandarrías...), la clavazón y todo el material para los ingenios de azúcar que se ha incluido bajo la denominación de «quifos», fueron más destacados a partir de 1813 (gráfico 5-b). Todas estas partidas procedían, fundamentalmente, de Vizcaya y Guipúzcoa, aunque se registraron algunas cantidades de clavazón trabajadas en la Montaña, así como motonería obtenida en Guarnizo.

GRÁFICO 5.b



Con todo es necesario manifestar el avance en la cuantía del acero originario de Guipúzcoa, en concreto de Mondragón. Constante y, en ocasiones, sobresaliente como entre 1800 y 1808, muestra una nueva orientación de la producción férrica hispana y, quizá también, de la demanda americana, pues, si bien antes de 1796 se habían registrado algunas aportaciones éstas habían sido más bien anecdóticas.

Junto a lo expuesto se remitieron varias piezas de batería de cocina, flejes para barricas, cortaplumas, tijeras y catres de Madrid, además de algunos balaustres y cadenas elaborados con hierro.

Desde el punto de vista dinámico, el acero y las piezas para los ingenios fueron los que más progresaron en las partidas españolas, mientras descendía la clavazón entre 1796 y 1808, así como la proporción de herramientas que se relanzó a partir de 1813, en tanto que el dominio de las barras fue menos persistente que entre 1778 y 1795.

23 MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano...*, op. cit. pp. 152 y ss.

La remesa europea estuvo formada por herramientas para carpinteros (formones, gubias, barrenos, sierras, bédanos, serruchos...) de Alemania e Inglaterra, para cerrajeros (limas), para zapateros (leznas, tenazas, sacabocados, tirabotas, brocas...), así como calderos, tambores y quifos de hierro colado de Inglaterra. También se reexportaron tijeras, agujas, alfileres, dedales, hebillas, navajas de afeitar, cortaplumas, cuchillos, tenedores, cafeteras, martillos, alicates, azafates, cepos, guadañas, candados, estribos, espuelas, compases, buriles, paletas para albañiles, alambre de hierro de Holanda, lancetas para sangrador y cirujano, acero de Alemania y de Milán, despabiladeras, hojalata de Alemania y objetos de hojalata (linternas, cigarreras).

#### d) *Otras mercancías*

Además de las tres partidas analizadas, que constituyeron la mayor parte del total de las cargazonas, se embarcaron múltiples productos que, a pesar de su menor relieve, contribuyeron a diversificar la oferta remitida al mercado americano.

Así, el conjunto de *papel y libros* ha adquirido en este período más importancia. En este sentido, hay que destacar que el desarrollo de la manufactura papelerera en el Reino contribuyó a engrosar el aprovisionamiento de aquél en detrimento de la aportación francesa, ahora en declive, que había sido dominante hasta entonces. Papel de Barcelona, Vinuesa, Molinteja de Castilla, Aragón, Alcoy, Burgos y de los molinos del Canal de Campos se anotaron en los registros de los navíos de la Carrera de Indias.

Las obras encuadradas fueron también, preferentemente, españolas y mantuvieron la misma temática que les caracterizó entre 1778 y 1795: Catones, cartillas, Diccionarios de Lengua Española de la Real Academia, Biblias, Evangelios, Breviarios, ejemplares de los Milagros de Nuestra Señora, novenarios, catecismos, obras de Historia de España. No obstante, se remitieron algunas otras peculiares. Montevideo recibió una Apología de la lengua vascongada, láminas con acciones militares de Francia y con suertes de toreros. Hacia Veracruz salieron las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, algunos volúmenes sobre las costumbres de los israelitas y las obras del Marqués de Carracedo. La Habana recibió varios compendios de Historia de Grecia, libros y planos de navegación, Atlas de Geografía de López, Diccionario de Física de Buyón, Compendio de Matemáticas de Wails, Arquitectura de Vignolti, almanaques náuticos, Gramática y diccionario de Francés. Por su parte, los volúmenes europeos remitidos fueron estampas de acciones militares, de retratos a caballo, cuadernos de dibujos para estudio de arquitectura, anatomía y dibujo, láminas con el vía crucis, libros de Medicina, Cirugía, Física e Historia Natural.

Otro grupo interesante estuvo constituida por los productos con principios *químicos* que presentaron un sello extranjero dominante.

Para el calafateo se transportó alquitrán, brea, pez y humo de pez de Francia. La pintura reclamó almagre, cardenillo, tierra azul, verde, blanca, amarilla, azarcón, pintura en polvo de Holanda e Inglaterra y aceite de linaza. De perfumería se registró jaboncillo para afeitar de Inglaterra, pomada de olor y polvos para el pelo, agua y flores de olor, esencias de yerbas, aceite esencia de espliego y pomadas para labios. La farmacopea proporcionó maná y ruibarbo de Francia, sal de amoníaco, sal tártaro, sal de glauberio, flor de saúco, extracto de saturno, raíz de alteca, polvos cordiales de Scofa, aceite de almendras, triaca de Venecia, agua oxigenada de Holanda e ipecacuama. Además, se remitió vitriolo, cera blanca e incienso de Holanda e Inglaterra, pastillas para limpiar botas, pastillas de tinta, polvos de imprenta, así como goma arábiga. Entretanto, el aporte peninsular se concretó en bálsamo de salazar, jabón de Aragón, drogas medicinales, sal purgante de la higuera, aguarrás, incienso, aceite de linaza, tierra roja y almagre de Castilla.

Los efectos de *vidrio* y *crystal* procedieron, habitualmente, del exterior. Botellas y guardabrisas de Inglaterra, espejos y lunas de Francia, láminas de vidrio, vasos, vinagreras y arañas de Alemania, botones, gargantillas, cruces para el cuello, rosarios, cornucopias, tocadores, hidrómetros y «chupadores» para niños. La partida nacional estuvo engrosada por botellas con atributos de la Pasión, redomas de Recuenco y Alcocer en Castilla.

Los objetos de *madera* extranjeros incluían tablas de pino, remos y rosarios de Francia, juguetes de Alemania, hormas para zapatos, alfileres y estuches de ébano, cucharas, lapiceros, cajas, estuches y flautas traveseras de boj, cestillos de mimbre, cuadernales, palas «para jugar a la raqueta», escritorios de nogal, haya y cerezo, silbatos, bastones, codos de medida, corchos, sacabotas, cigarreras, abecedarios para marcar y ruedas para hilar. Entretanto, la oferta comercializada del Reino se refería a papeleras, mesitas y cómodas de caoba, cerezo y nogal trabajadas en Santander, varias sillas de Liérganes y unas rústicas cucharas y tenedores de Castilla.

Las piezas de *loza* y *piedra* fueron extranjeras en su gran mayoría: vajilla, tarros de conserva, azucareros y saleros de Inglaterra, de donde también se recibieron ladrillos y piedra de mármol. Piedras redondas para amolar, para labrar chocolate, servicios de té de porcelana de Francia y tableros de mármol. Las vajillas que presentaron factura hispana procedían de Sevilla, Alcora y del propio Santander, donde estaba radicada la fábrica de Juan González Arce<sup>24</sup>. Pero también se embarcaron piedras muelas de Asturias y piedras imitando frutas.

Las labores de *joyería* ofrecieron una marca, preferentemente, europea: relojes, sortijas, pendientes, alfiler para el pelo en forma de lira guarnecido

24 A. G. S.: Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 895.

de diamantes, alfileres para camisa con topacios, perlas y esmalte, peinetas sobredoradas con perlas, collares con estrellitas esmaltadas y engaste de metal dorado, hilos de perlas falsas de vidrio para collares originarias de Francia, sellos de oro con cornalinas, brazaletes de cornalinas y ágatas, cadenas para reloj y rosarios de azabache. También de azabache se enviaron algunos aderezos realizados en Asturias, así como imágenes de plata labradas en Burgos.

Los productos de *metal* no férreo descendieron apreciablemente en su aportación a las cargazones durante estos años. Fueron esencialmente europeos. De cobre se enviaron peinetas, balanzas, calderos para ingenios, planchas, teteras, tostadores, ceniceros, anillas para cortinas y chofetillas. De estaño se registraron jeringas, botones, velones, hebillas, cucharas, barras de Inglaterra. De latón se embarcaron farolitos de Alemania, hebillas, llaves para barricas, chofetillas, linternas, cascabeles, cajas de tabaco, sortijas para cortinas, dedales, compases, balancillas, hilo de Francia y Alemania y otros adornos. A todos ellos se añadieron espuelas y estribos de metal plateado, empuñaduras, candeleros, palmatorias y marcos de alambriillo. Sólo unas chocolateras, cacerolas y espumaderas de cobre y latón fabricadas en Vizcaya procedían del Reino, aunque consideradas fiscalmente extranjeras.

Los artículos de *cuero* foráneos fueron becerrillos, vainas de badana, estuches de tafilete, cordobán y botas. Los españoles consistieron en unas botas y unas monturas.

A todo lo presentado se sumarían otras mercancías más, como pipas de yeso de Inglaterra, pipas, peines, alfileros, tinteros y mondadientes de hueso, suavizador de cuerno para navajas, látigos de cuerda, instrumentos musicales (fortepiano, violines), aguamaniles, plumas para escribir de Holanda, efigies de marfil, pizarras para dibujar y, sobre todo, abanicos de Francia. También botones de nácar, cepillos para ropa, para dientes y para zapatos. Juegos de lotería, brochas, escobas, paraguas y jarcia de Inglaterra, organillos para pájaros y globos terrestres. De España se remitió jarcia, algunos aderezos de plumas de Santander y cuerdas de guitarra de Zaragoza y Barcelona.

## 2.2. DESTINOS AMERICANOS

Los destinos de estas cargazones se localizaron, de modo preferente, hasta 1813, en Nueva España y Venezuela, disminuyendo ostensiblemente la posición de Cuba, que no obstante se abasteció a través de su relación comercial con Estados Unidos, renovando una experiencia que ya había practicado anteriormente. Sin embargo, la relación renacerá coincidiendo con los años de prosperidad en la isla (cuadro 3).

CUADRO 3. Distribución de mercancías embarcadas en Santander rumbo a América (Porcentajes)

	CUBA	N. ESPAÑA	VENEZUELA	RIO PLATA	OTROS (*)
1796	49,9	16,4	31,7	2	-
1797	-	-	74,4	25,6	-
1798	-	63,1	36,9	-	-
1799	-	59,8	31	9,2	-
1800	-	100	-	-	-
1801	-	87,8	12,2	-	-
1802	9,1	72,8	6,4	11,7	-
1803	14,7	59,9	14,7	10,7	-
1804	18,3	58,4	13,4	7,6	2,3
1805	-	75	25	-	-
1806	-	100	-	-	-
1807	-	-	-	-	100
1808	-	98,8	1,2	-	-
1813	32,5	-	67,5	-	-
1814	27,4	65,6	0,2	-	6,8
1815	38,9	14,3	46,8	-	-
1816	50	35,3	14,7	-	-
1817	58,9	-	41,1	-	-
1818	-	-	23,6	-	76,4

(\*) En 1804 y 1807 Colombia. En 1814 Puerto Rico. En 1818 Perú.

Fuente: Registros de mercancías

## CONSIDERACIONES FINALES

El análisis del comercio Santander-América durante los turbulentos años que transcurrieron entre 1796 y 1818 nos ha permitido llegar a algunas valoraciones de conjunto.

Se ha constatado que la conflictividad provocó alteraciones en el tráfico marítimo, lo que se tradujo en un descenso de los registros habilitados en Santander, mayor aún si se considera la incidencia de las modificaciones de la normativa reglamentaria durante el período, al abrir nuevos cauces al abastecimiento de América, que obviaban la necesidad de habilitación en aquél. La evolución de ambos elementos, tráfico y normativa, repercutió en el volumen de comercio, que resultó declinante respecto a la etapa anterior. Una percepción que sólo se alteró entre 1802-1804, trienio en el que el puerto cántabro, en medio de la breve tregua, recuperó el empuje de su pasada relación con América.

A pesar del descenso de volumen comercial, el flujo de mercancías Santander-América representó, por término medio, en torno al 4% de las exportaciones totales de España al Nuevo Mundo en estos años. Valor casi

un punto superior al del período precedente. Algunos años se situaron muy por encima como 1801, 1803-1804 y, sobre todo, 1814 cuando polarizó el 19,4% del global extraído, si bien otros muy por debajo como los años de la Guerra de la Independencia, entre 1808 y 1812<sup>25</sup>. Además, la relación con el Nuevo Mundo siguió captando una cuota notable del total de efectos movilizados por este puerto. En este sentido, de acuerdo con los datos de que disponemos, ofrecidos por el Consulado, expresados en esta ocasión en valores corrientes, las salidas a América, en concreto, representaron, en algunas ocasiones, entre el 15% y 20% del global comercial registrado en el abra santanderino<sup>26</sup>.

En estrecha relación con la disminución de los valores comerciales se encuentra el descenso del grado de extranjerización de las cargaciones registradas, de modo que ante las dificultades de relación económica con Europa, los navíos habilitados reorientaron el aprovisionamiento con productos de la Península.

La modificación del nivel de extranjerización explica, también, las alteraciones en la composición de las remesas transportadas. Así, cuando el aporte exterior aumentó fue por los textiles, sobre todo lienzos procedentes de Francia y diversos territorios alemanes hasta 1808, ya que el enfrentamiento prolongado hasta entonces con Gran Bretaña dificultó la asiduidad de sus paños. Por el contrario, mientras las importaciones descendieron, la mayor presencia de las mercancías del Reino, se realizó a través de agroalimentos, sobre todo desde 1814, precisamente cuando la harina recuperaba las posiciones perdidas en los años anteriores. Pero también los productos férricos y el papel contribuyeron a consolidar la aportación española.

Asimismo, los trastornos comerciales se manifestaron en los destinos americanos más frecuentados, de forma que Cuba perdió la preferencia, prodigándose las derrotas hacia Venezuela y Nueva España hasta 1813, cuando comienza a restablecerse la intensidad de la relación con la isla antillana.

25 FISHER, J.: *Trade, War and Revolution, Op. cit.*, p. 88.

26 A. G. S.: Secretaría y Superintendencia, leg. 895 y Consejo Supremo de Hacienda, leg. 239-240: se recogen los siguientes valores corrientes proporcionados por el Consulado:

	Salidas a América		Retornos de América		Total comercio S.
	Rs. V.	%	Rs. V.	%	Rs. V.
1796	7.705.468	14	20.853.463	38	54.834.319
1797	756.806	3,9	4.044.739	21	19.189.479
1798	355.644	1,9	1.534.280	8,5	17.852.802
1799	1.462.208	1,4	77.221.648	75,6	102.093.456
1800	6.221.802	22	791.123	2,8	28.188.927
1801	4.053.876	16,5	7.363.338	30	24.484.816
1802	36.146.485	20,5	81.870.711	46,5	175.854.134
1803	19.434.582	15,4	83.224.465	66,2	125.633.900
1804	24.719.800	21,2	57.369.630	49,2	116.370.000

En consecuencia, en el tránsito del s. XVIII al s. XIX, las circunstancias históricas provocaron alteraciones no sólo en el tráfico, en la normativa y, por ende, en el volumen del comercio transatlántico, sino también en el origen y en la estructura de las mercancías trasegadas, así como en los destinos americanos hasta desembocar en el finiquito del sistema de Comercio Libre generalizado en 1778. Tal parece mostrarse a través del análisis de la exportación realizada desde Santander, enclave abierto a una de las singladuras más afectadas por la conflictividad marítima durante este período.

#### BIBLIOGRAFIA

- Barbier, J.: *Peninsular Finance and Colonial Trade: The Dilemma of Charles IV's Spain*. JLAS, 12 (1980), pp. 21-37.
- Costeloe, M.: *Spain and the Latin American wars of Independence: The Free Trade controversy, 1810-1820*. HAHR, 61 (1981), pp. 209-234.
- Cuenca Esteban, J.: *Statistics of Spain's colonial trade, 1789-1829: Consular Duties, Cargo inventories and balances of trade*. HAHR, 61 (1981), pp. 381-428.
- Fisher, J.: *Trade, War and Revolution. Exports from Spain to Spanish America. 1797-1820*. Institute of Latin American Studies. The University of Liverpool. Liverpool, 1992.
- Fontana, J.: *Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la economía del Antiguo Régimen en España*. Moneda y Crédito, 115. Madrid, 1970.
- Fontana, J. et al.: *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*. Banco Exterior, 1987.
- García-Baquero, A.: *Comercio colonial y guerras revolucionarias: La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*. E. E. H. A. Sevilla, 1972.
- Lucena Salmoral, M.: *Características del comercio exterior de la provincia de Caracas durante el sexenio revolucionario (1807-1812)*. Madrid, 1990.
- Ortiz de la Tabla, J.: *Comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: Crisis de dependencia*. Sevilla, 1978.
- Prados de la Escosura, L.; Amaral, S. et al.: *La independencia americana: consecuencias económicas*. Alianza. Madrid, 1993.
- Rodríguez, A.: *El comercio con América a través del puerto de Santander. 1795-1800*. I. C. C. Santander, 1977, pp. 373-402.
- Villalobos, S.: *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, 1700-1811*. Buenos Aires, 1965.

## ANEXO

Registros habilitados en Santander con destino a América: 1796-1818

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
5/3/96	Bergantín El Hércules	Pedro Larrea (BI)	Justo Arrarte	La Habana	40.583	151.840
5/3/96	Bergantín El Hércules	Pedro Larrea (BI)	Justo Arrarte	La Guayra	27.918	231.950
15/3/96	Fragata La Posta de Buenos Aires	José Arrangoiz	Pedro Helguera	Montevideo	1.786	58.989
13/4/96	Bergantín N. Sra. de la Consolación	Fco. Lemonauria (BI)	Manuel José de Marien	La Guayra	126.405	257.031
16/4/96	Bergantín San Ignacio	Manzarraga Ugarte (BI)	Esteban Balparda	Montevideo	14.179	60.211
10/5/96	Bergantín La Amable Francisca	Azaola y Roncal (BI)	José Ramón Uribe	La Habana	338.686	465.556
13/5/96	Bergantín N. Sra. del Rosario	Parraga y Barand. (SS)	Ignacio Lariz	Nueva Guayana	111.339	217.666
14/6/96	Bergantín Ramo de Oliva	Antonio Tastet (SS)	José Nicasio Aresti	La Guayra	21.976	118.307
14/6/96	Bergantín El Ramo de Oliva	Antonio Tastet (SS)	Nicasio Aresti	La Habana	0	83.750
14/6/96	Paquebot N. Sra. de Begoña	J. A. Arechaga (BI)	Pedro Escuti	Montevideo	238.150	239.394
29/6/96	Bergantín Príncipe de Asturias	Cantera y Zabaleta (Hab.)	Domingo Hurtado	Santiago de Cuba	77.214	181.939
14/7/96	Fragata La Lira	Sebastián de Lasa (Hab.)	José Gazmuri	Montevideo	25.242	27.941
14/7/96	Fragata Marquesa de Valbuena	Heras Hermanos	Juan de Aguirre	La Habana	133.972	530.633
14/7/96	Fragata Santander	Juan de Aguirre	Manuel Sarachaga	Veracruz	270.576	536.180
16/7/96	Bergantín Santa Cecilia	Marcial de Altuna	Pedro Noel	La Guayra	51.486	267.746
20/7/96	Bergantín N. Sra. del Rosario	J. Antonio de la Cuesta	Agustín Menchaca	La Habana	29.031	215.996
23/7/96	Fragata San José	Miguel Eraunceta(SS)	Manuel Basabe	Montevideo	41.314	98.929
3/8/96	Bergantín Santa Catalina	Ramón Labroche	Agustín Labroche	La Habana	31.504	240.144
6/8/96	Bergantín la Diosa del Mar	Cantera y Zabaleta (Hab.)	José Villafañez	Trinidad	66.056	244.883
26/8/96	Bergantín La Ventura	Azaola y Roncal (BI)	Antonio Echandía	La Habana	173.318	244.259
30/8/96	Bergantín N. Sra. del Pilar	Francisco Barangot	José Sobrado	La Habana	64.333	287.381
23/9/86	Bergantín N. Sra. de los Dolores	Manzarraga Ugarte (BI)	Manuel Rentería	La Guayra	19.555	146.699
21/10/96	Fragata la Amable Sofía		Ramón García	La Guayra	170.736	685.305
29/11/96	Bergantín La Natividad	Francisco Gibaja	Simón P. de Santelices	Veracruz	185.223	463.563
				<b>TOTAL</b>	<b>2.531.158</b>	<b>6.055.292</b>

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
14/4/97	Fragata La Posta de Buenos Aires	José Antonio Arrangoiz	Lorenzo Tellaeche	Montevideo	60.756	14.482
7/7/97	Fragata San José y N. Sra. de Begoña	Fco. Lemonauria (BI)	Nicolás de Asúa	La Guayra	169.553	410.172
				<b>TOTAL</b>	<b>230.309</b>	<b>550.654</b>
26/7/98	Cachemarán El Diligente		José Luis García	La Guayra	0	58.644
24/8/98	Bergantín El Volante	Fco. Antonio del Campo	Juan Muñoz	Veracruz	131.158	219.167
8/9/98	Escona La Begoña	Asaola y Roncal (BI)	Francisco Asaola	Cumana	7.500	69.254
				<b>TOTAL</b>	<b>138.658</b>	<b>347.065</b>
8/1/99	Bergantín El Cazalla	Francisco Durango	Pedro Juan Ayarzabaleta	La Guayra	718	65.108
13/1/99	Bergantín N. Sra. de los Dolores	Marcial Altuna	Juan Bautista Libarona	La Guayra	3.685	64.828
13/1/99	Bergantín La Liebre	Pedro Larrea	Santiago Uriarte	La Guayra	1.569	122.824
18/2/99	Bergantín El Batidor	Francisco Sayuns	Manuel A. Echevarría	La Guayra	15.369	102.966
28/5/99	Bergantín El Volante	Conde de Campogiro	Juan del Hoyo	Veracruz	219.656	339.223
29/6/99	Bergantín N. Sra. de la Concepción	Ramón Zenón	Simón Pablo Santelices	La Guayra	1.530	47.745
28/7/99	Bergantín La Flecha		Fco. Blanco Casariego	Veracruz	56.207	129.723
30/7/99	Fragata La Bonita		José Vicente de Zinza	Montevideo	13.383	119.098
7/10/99	Bergantín El Cazalla	Francisco Durango	Pedro Juan Oyarzabaleta	Veracruz	224.312	309.434
				<b>TOTAL</b>	<b>536.429</b>	<b>1.300.949</b>
<b>1800</b>						
22/1/00	Fragata S. Ignacio de Loyola	Barand. y Galardi (SS)	Jacinto Sacia	Veracruz	320.000	669.289
22/1/00	Bergantín N. Sra. del Coro	M. José Eraunceta (SS)	Ignacio Lariz	Veracruz	82.422	150.617
				<b>TOTAL</b>	<b>402.422</b>	<b>819.906</b>
26/1/01	Bergantín N. Sra. de Aránzazu		Ramón Larrumbe	Veracruz	164.068	392.189
6/2/01	Bergantín Acteón		Ignacio Abaitúa	Veracruz	546.067	632.682
6/2/01	Bergantín N. Sra. del Carmen		José Vicente Zinza	Veracruz	96.197	204.781
26/3/01	Fragata Astigarraga		Alejandro González	La Guayra	22.560	280.516

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
27/3/01	Bergantín El Cachirulo		Sebastián Sorroiz	Veracruz	34.400	151.343
10/6/01	Bergantín N. Sra. del Coro		Vicente Basarte	Veracruz	128.548	310.910
24/6/01	Goleta N. Sra. de La Esperanza		Alejandro Bolcoz	Veracruz	438.369	571.225
27/6/01	Bergantín El Fénix		José Albiztur	La Guayra	51.496	117.541
27/6/01	Corbeta La Atrevida		Juan Luis Maroteau	Veracruz	54.310	591.771
				<b>TOTAL</b>	<b>1.536.015</b>	<b>3.252.958</b>
1/2/02	Fragata Santa Teresa		José Albiztur	Veracruz	754.374	1.111.844
1/2/02	Bergantín El Fénix		Manuel Vélez	Veracruz	580.334	647.317
3/2/02	Bergantín San Pedro		Lorenzo Tellaeche	La Guayra	48.532	168.482
3/2/02	Bergantín San Antonio		Agustín Labroche	Veracruz	314.639	610.762
5/2/02	Bergantín N. Sra. del Coro		José Antonio Cocullo	La Guayra	109.988	240.451
5/3/02	Bergantín Los Amigos		José M. Ibarguengoitia	Montevideo	16.173	30.593
3/4/02	Fragata El Comercio de La Habana		Antonio Castro	La habana	68.278	624.255
4/4/02	Bergantín San Miguel		Clemente Zuazo	Veracruz	26.247	105.433
4/4/02	Goleta Santa Rita		Nicolás de Arriaga	La Guayra	28.400	83.695
6/4/02	Bergantín San José y San Vicente		Francisco Cabieces	Veracruz	378.566	624.087
8/4/02	Fragata Santa Cecilia		Juan Bautista Arrarte	Veracruz	78.778	365.798
8/4/02	Fragata La Hermosa Americana		José de Medina	La Guayra	388	15.004
10/4/02	Fragata Princesa de la Paz		Pedro de Gorostiola	Montevideo	56.053	275.881
10/4/02	Fragata Jacobita de Buenos Aires		Juan de Sanfuentes	Montevideo	35.127	83.881
12/4/02	Bergantín Los Dos Amigos		José Segura	Veracruz	180.117	472.401
17/4/02	Bergantín El Argos		José Antonio Cocullo	Veracruz	12.582	233.343
10/7/02	Fragata La Humildad		Francisco Javier Egaña	Veracruz	1.086.529	1.340.092
19/7/02	Bergantín La Buena Fe		Sebastián Sorroiz	Veracruz	617.166	793.246
25/7/02	Fragata La Esperanza		Manuel A. Echevarría	Montevideo	290.584	385.095
25/7/02	Fragata La Ana		Domingo Hurtado	Montevideo	99.162	126.594
26/7/02	Bergantín La Esperanza		Alejandro Ramos	Veracruz	695.549	854.971
2/8/02	Bergantín La Buena Dicha		Gabriel Oñate	La Habana	188.640	189.880

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
6/8/02	Bergantín N. Sra. del Pilar		Benito Colina	Montevideo	23.621	263.319
11/8/02	Bergantín San Francisco de Paula		Martín Elorriaga	Veracruz	771.039	905.576
5/9/02	Bergantín N. Sra. del Coro		Manuel Altolaquirre	La Guayra	137.186	236.265
21/9/02	Fragata La Diligencia		José Ramón Uribe	Montevideo	72.462	170.219
12/10/02	Fragata Aníbal		Ramón Sañudo	La Habana	251.829	281.293
13/10/02	Bergantín La Concepción		José María Padillo	Montevideo	32.147	64.035
22/10/02	Bergantín San Rafael		José Goitía	Veracruz	184.361	609.795
			<b>TOTAL</b>		<b>7.139.121</b>	<b>11.913.607</b>
18/2/03	Bergantín El Fénix		Juan A. Larragoyen	La Guayra	247.069	328.761
23/2/03	Fragata Santa Teresa		José Albiztur	Veracruz	389.913	881.014
1/3/03	Bergantín Los Tres Amigos		Juan Bautista Libarona	Nueva Barcel.	133.882	192.755
1/3/03	Bergantín San Fernando		José Montes	La Guayra	52.000	88.347
9/3/03	Fragata La Begoña		José Agustín Butrón	Montevideo	7.910	47.433
10/3/03	Bergantín San Ignacio de Loyola		Gaspar Ugarte	Montevideo	3.600	118.985
14/3/03	Bergantín San Ignacio		Esteban Balparda	Montevideo	294.503	320.041
17/3/03	Fragata San Pablo		Justo de Arrarte	Veracruz	992.051	1.119.744
18/3/03	Fragata La Concepción		Martín de Martiarena	La Habana	358.085	463.164
19/3/03	Fragata La Esperanza		Juan Echevarría	Montevideo	166.105	251.471
23/3/03	Fragata N. Sra. del Carmen		Juan Sertucha	Montevideo	6.672	68.555
26/3/03	Fragata La Aurora		Alejo de Las Llanas	Veracruz	160.391	342.938
26/3/03	Fragata Las Tres Hermanas		Juan Manuel Larraga	Veracruz	940.735	1.356.624
31/3/03	Bergantín San Nicolás		Pedro Cerro	Veracruz	217.765	476.975
19/4/03	Bergantín El Neptuno		José Antonio Balanda	Montevideo	20.935	22.143
26/4/03	Fragata San Carlos		José Ramón Orañegui	La Habana	20.662	99.363
26/4/03	Bergantín La Esperanza		Alejandro Ramos	Veracruz	537.529	730.713
26/4/03	Bergantín La Fama del Sur		Francisco Monasterio	Buenos Aires	512.177	729.854
28/4/03	Bergantín La Buena Fe		Sebastián Sorroiz	Veracruz	795.395	1.062.815
29/4/03	Bergantín El Belisario		Juan Bautista Muñecas	La Habana	70.606	154.777

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
10/5/03	Bergantín La Concordia		Angel Beliche	La Habana	374.600	552.368
15/5/03	Fragata La Flor de Mayo		Juan Hoyo	Veracruz	250.024	490.652
15/5/03	Bergantín El Rayo		Juan Jacinto Iztueta	La Guayra	217.026	270.435
31/5/03	Goleta La Juana		Joaquín Jano	Veracruz	295.974	325.528
31/5/03	Goleta La Juana		Joaquín Jano	La Guayra	12.000	12.000
14/6/03	Fragata N. Sra. de Los Dolores		Francisco Ibarguengoitia	Veracruz	612.304	1.042.332
22/6/03	Bergantín La Buena Dicha		Ignacio Rentería	La Guayra	166.520	168.552
22/6/03	Bergantín San Juan Bautista		Gabriel Baráiz	La Guayra	130.981	199.968
26/6/03	Goleta La Graciosa		Nicolás M <sup>a</sup> de Aldecoa	La Guayra	80.115	87.623
26/6/03	Bergantín N. Sra. del Coro		José Ramón Momeñe	La Guayra	180.504	327.600
26/6/03	Fragata La Nueva Amable		Agustín de Menchaca	La Habana	202.691	525.960
30/6/03	Fragata San José		José Segura	Montevideo	114.864	296.967
2/7/03	Fragata La Paulina		Francisco Cavieces	Veracruz	638.713	734.294
7/7/03	Bergantín La Amable Javiera		J. Nicolás Ibarguengoitia	Maracaibo	31.217	121.002
7/7/03	Bergantín San José		Pedro Oromendia	La Habana	136.074	193.820
8/7/03	Bergantín N. Sra. del Coro		José Antonio Cocullo	La Guayra	65.696	206.409
8/7/03	Bergantín N. Sra. del Coro		José Antonio Cocullo	Puerto Cabello	99.184	158.983
13/7/03	Fragata Aníbal		Valentín de La Llosa	La Habana	499.556	658.796
22/7/03	Fragata La Juana Paula		José Fdez. de Castro	Buenos Aires	101.824	159.273
1/9/03	Fragata La Humildad		Ramón Anero	La Habana	178.044	294.520
6/9/03	Bergantín El Volante		Jorge Arrarte	La Guayra	126.818	263.707
13/9/03	Bergantín El Paquete de Bilbao		Antonio Bengoechea	Veracruz	5.624	202.794
29/10/03	Bergantín Santo Cristo del B. Viaje		Manuel Pucheta	Veracruz	627.352	796.587
18/11/03	Corbeta Santa Cecilia		José Joaquín Villamor	Veracruz	1.877.621	2.381.367
25/11/03	Fragata La Jacobita de Buenos Aires		Ignacio Sarricolea	Montevideo	37.004	131.012
28/11/03	Corbeta Santo Cristo de Lezo		Agustín de Anabitarte	La Guayra	149.489	458.001
				<b>TOTAL</b>	<b>13.139.804</b>	<b>19.917.022</b>
5/1/04	Bergantín Los Tres Amigos		J. Bautista Libarona	Cumana	88.591	166.036

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
5/1/04	Fragata Santa Cecilia		J. Bautista Arrarte	Veracruz	127.634	384.176
25/1/04	Fragata La Fidelidad		J. Vicente Zinza	Veracruz	853.775	1.154.537
28/1/04	Goleta San Esteban Protomártir		José A. Real de Asúa	La Guayra	153.931	244.589
1/2/04	Bergantín San Antonio		Matías Allende	Veracruz	50.457	124.181
3/2/04	Fragata La Rosa		Policarpo M. Fdez.	Veracruz	29.447	503.793
6/2/04	Goleta La Graciosa		Nicolás M. Aldecoa	La Guayra	55.398	168.196
9/2/04	Fragata La Princesa de la Paz		Pedro Gorostiola	Montevideo	513.970	618.277
27/2/04	Fragata San José		José Ventura Murrieta	Veracruz	418.577	816.121
28/2/04	Fragata La Feliz		Cristóbal del Valle	Veracruz	199.596	374.544
29/2/04	Bergantín Los Amigos		Miguel Dañoiveitia	Veracruz	263.117	351.529
1/3/04	Fragata San Antonio		Francisco A. Lopategui	Montevideo	336.922	423.177
15/3/04	Bergantín Neptuno		Lorenzo Tellaeché	La Guayra	105.780	178.376
16/3/04	Fragata N. Sra. del Rosario		Ramón de Basaldúa	La Guayra	464.921	695.512
17/3/04	Fragata La Castilla		Pedro A. Trabudúa	Montevideo	248.626	322.621
23/3/04	Fragata La Veloz Bilbaína		José M. Llanas	Veracruz	324.526	503.754
24/3/04	Fragata La Providencia		José R. Arteaga	Montevideo	235.069	355.526
28/3/04	Bergantín N. Sra. Guadalupe		Ignacio Abaitúa	Veracruz	833.451	1.054.638
29/3/04	Fragata Flor de Mayo		Toribio Cifuentes	Veracruz	3.028	407.261
13/4/04	Bergantín La Buena Dicha		Ignacio de Rentería	La Habana	163.320	230.093
18/4/04	Bergantín San Antonio		Agustín Labroche	Veracruz	158.611	425.927
19/4/04	Bergantín San Francisco de Paula		Juan de Sanfuentes	Veracruz	123.168	229.759
4/5/04	Bergantín La Eva		Benito Aizpurúa	Montevideo	172.624	319.934
9/5/04	Fragata Anibal		J. Antonio Lecosais	La Habana	649.273	527.914
10/5/04	Bergantín El Volador		Domingo Dovarán	La Guayra	266.783	527.914
25/5/04	Fragata La Concepción		Martín de Martiarena	La Habana	254.291	483.366
28/5/04	Bergantín La Concordia		Francisco Rucabado	La Habana	84.768	275.490
29/5/04	Goleta La Juana		Joaquín de Jano	La Guayra	46.908	145.278
4/6/04	Bergantín San Miguel		Antonio Garzarón	La Guayra	67.178	235.134
12/6/04	Bergantín San Juan Bautista		Gabriel Baráiz	La Guayra	153.771	210.421

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
12/6/04	Fragata La Humildad		Ramón Hanero	La Habana	17.331.943	17.402.947
12/6/04	Bergantín La Buena Fe		Sebastián Sorroiz	Veracruz	910.529	1.317.899
27/6/04	Fragata Santa Teresa		José A. Ugarriza	Veracruz	235.620	602.404
2/7/04	Bergantín El Hércules		Santiago Uriarte	Cartagena de Indias	13.940	97.450
2/7/04	Bergantín El Hércules		Santiago Uriarte	Santamarta	201.386	463.016
7/7/04	Fragata Anfitrite		Pedro Jimeno	La Habana	416.320	803.287
13/7/04	Bergantín San Nicolás		Pedro del Cerro	Veracruz	36.896	264.805
3/8/04	La Amable Rita		Juan Tocornal	La Habana	361.054	432.962
17/8/04	Fragata Santander		Valentín Revilla	Veracruz	1.215.421	1.502.566
25/8/04	Fragata La Carolina		Juan J. de Iriarte	La Habana	562.769	577.680
1/9/04	Fragata La Mexicana		José Albiztur	Veracruz	312.603	559.839
5/9/04	Fragata Santa Cecilia		J. Esteban Leavuru	La Guayra	286.205	366.595
10/9/04	Fragata Las Tres Hermanas		José M. Sarraga	Veracruz	1.781.471	2.222.759
24/9/04	Fragata Flor de Mayo		Juan del Hoyo	Veracruz	2.270	350.921
27/9/04	Fragata La Feliz		José Velasco	Veracruz	629.906	831.840
27/10/04	Fragata La Velera Montañesa		Clemente Zuazo	Veracruz	695.981	836.111
4/11/04	Fragata El Comercio de La Habana		Antonio Castro	La Habana	577.035	825.910
4/11/04	Fragata Santo Cristo de Lezo		Francisco Oleaga	La Guayra	464.069	658.885
6/11/04	Bergantín Los Dos Hermanos		J. M. de Ibarquengoitia	Veracruz	546.429	759.475
			<b>TOTAL</b>		<b>17.029.358</b>	<b>26.819.625</b>
28/1/05	Bergantín La Graciosa		José A. del Real de Asúa	La Guayra	3.164	61.139
20/6/05	Goleta San José		Bartolomé Azpurúa	Nueva Guayana	3.900	176.429
22/6/05	Goleta Fortuna		José Antonio Lecozáis	Cumana	7.830	58.628
19/11/05	Corbeta La Veloz Bilbaína		Antonio Bengoechea	Veracruz	147.418	433.834
19/11/05	Bergantín Los Tres Amigos		José Lecusáis	Veracruz	7.092	136.837
19/11/05	Goleta San Buena Ventura		Agustín Butrón	Veracruz	166.587	318.668
			<b>TOTAL</b>		<b>335.991</b>	<b>1.185.535</b>

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
24/1/06	Lugre Barbarroja		Pedro Oroumenda	Veracruz	47.381	146.826
20/9/06	Goleta La Villabonesa	Juan Figueras	Domingo Casals	Veracruz	0	64.695
				<b>TOTAL</b>	<b>47.381</b>	<b>211.521</b>
8/9/07	Goleta Santiago	Juan Joves	Teodoro Pieznor	Santa Marta	17.836	534.098
12/1/08	Bergantín León		Amus Clift	La Guayra	2.135	2.942
8/7/08	Goleta La Amistad	José A. Carbonell	José Carro	Veracruz	37.768	244.156
				<b>TOTAL</b>	<b>39.903</b>	<b>247.098</b>
12/7/13	Fragata Teresa	Nicolás de Aldama	Antonio Gandarillas	La Habana	24.320	38.308
2/9/13	Bergantín Santísima Trinidad	Juan Bautista Libarona	Tomás Libarona	La Guayra	0	19.228
9/9/13	Goleta La Amistad	José A. Carbonell	Antonio Arechabaleta	Maracaibo	46.550	86.172
5/10/13	Fragata Flor de Mayo	Juan Muñoz	Juan José Leguina	La Habana	0	12.567
				<b>TOTAL</b>	<b>70.870</b>	<b>156.275</b>
21/1/14	Bergantín La Rosa	Miguel Lasarre	Antonio Zalduondo	Puerto Cabello	1.152	1.152
23/8/14	Goleta Palafox		Agustín de Menchaca	P. R. y La Hab.	900	102.300
9/9/14	Bergantín La Necesidad		Antonio Llosa	La Habana	62.825	78.948
19/9/14	Fragata La Teresa		José Albiztur	La Habana	330	121.958
10/10/14	Fragata La Diligencia	Manuel Elorriaga	José A. Inchaurieta	La Habana	12.393	307.807
28/10/14	Bergantín Carmen	José H. Rodríguez	Francisco Ríos	Veracruz	807.546	811.911
28/11/14	Fragata Santander	Aguirre Hermanos	Esteban Balparda	Veracruz	59.286	358.302
				<b>TOTAL</b>	<b>944.432</b>	<b>1.782.338</b>
6/3/15	Fragata Vicenta	Joaquín Arrieta	Francisco Zuloaga	La Habana	776	224.404
22/3/15	Bergantín Espoz y Mina	José Martín de Iriarte	José Mataró	La Habana	18.000	156.751
24/3/15	Fragata San Antonio	Mariano P. Nenín (BI)	Francisco Arteaga	La Habana	2.988.801	559.597
4/4/15	Bergantín El Paquete de Bilbao	Nicolás de las Rivas (BI)	Nicolás M. Aldecoa	La Guayra	18.657	136.891

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
5/5/15	Bergantín El Medea	Bernardo Rivero (BI)	Bernardo Rivero	La Guayra	94.040	175.199
15/5/15	Bergantín Vitoria	Francisco Sayús	Pedro A. Arrecoechea	La Habana	40.023	221.147
25/5/15	Goleta Nicolasa		Bonifacio Arrarte	La Guayra	2.666	191.868
19/6/15	Goleta San Antonio	Fco. Lemonauria (BI)	José Manuel Diliz	La Guayra	27.790	99.208
7/7/15	Goleta Ildefonsa	Nicolás Ibargueng. (BI)	Nicolás Ibarguengoitia	Puerto Cabello	260	91.387
7/8/15	Bergantín La Arrogancia Castellana	Pedro Fernández Pérez	Pedro Fernández Pérez	Guayra y P. Cab.	42.317	210.937
14/8/15	Goleta Carlos	Manuel de Posadillo	Juan de Orbeta	Guayra y P. Cab.	4.419	131.170
28/8/15	Bergantín Habanero	Zangronis Hnos. y Cía.	José Mataró	La Habana	50.152	126.167
18/9/15	Fragata La Rosa	Bartolomé Casas Díaz	Juan José Laguna	Veracruz	8.160	468.679
24/11/15	Bergantín El Nuevo Pájaro	Fco. Lemonauria (BI)	Vicente Basarse	La Guayra	315.363	368.681
14/12/15	Bergantín María Ignacia	Nicolás Ageo	José Antonio Lecosáis	Nueva Guayana	500	50.043
16/12/15	Bergantín San Telmo	Fco. J. de Garate	Francisco M. Echevarría	Guayana	19.908	94.920
			<b>TOTAL</b>		<b>941.832</b>	<b>3.307.049</b>
13/1/16	Goleta Victoria de Bilbao	Joaquín Gómez	José Antonio Sarriá	La Habana	2.000	101.843
24/1/16	Bergantín La Victoria	Francisco Sayús	Ramón Zubiaga	La Habana	64.530	135.695
16/2/16	Goleta La Dolores	Juan González Aguirre	Bernardo Gómez	Veracruz	10.400	30.197
26/2/16	Bergantín El Pascual	Mariano P. Nenín (BI)	Francisco Arteaga	La Habana	32.483	223.984
1/4/16	Goleta Carlos	Manuel Posadillo	Juan Orbeta	La Guayra	39.906	142.329
20/4/16	Fragata Feliz	Aguirre Hnos.	Mariano Olaguibel	La Habana	44.585	83.027
14/5/16	Bergantín San Juan Bautista		Juan Bautista Basaldúa	La Guayra	71.276	105.839
7/6/16	Bergantín Habanero	Juna de Carredano	José Mataró	La Habana	78.497	208.180
17/6/16	Bergantín El Nuevo Pájaro	Fco. Lemonauria (BI)	Vicente Basarte	Guayra y P. Cab.	2.680	55.423
28/8/16	Fragata Los Dos Hermanos	Fco. M. de la Cuesta	José Loys	La Habana	49.376	167.669
28/9/16	Fragata El Santander	Aguirre Hnos.	Juan Bautista Rentería	Veracruz	450.242	702.642
14/12/16	Goleta Antonia Bonifacia	Manuel Posadillo	Juan Bautista Abaroa	La Habana	4.200	117.367
			<b>TOTAL</b>		<b>850.175</b>	<b>2.074.195</b>
15/2/17	Bergantín San Tlemo	Nicolás Ageo	Pantaleón Basols	Guayana	1.008	3.954

FECHA	BARCO	PROPIETARIO	CAPITAN	DESTINO	VALOR MERCANCIAS (Rs. V.)	
					Extranjeras	Total
2/4/17	Goleta San Antonio	Fco. Lemonauria (BI)	Ramón Salsidúa	La Habana	4.772	93.063
2/4/17	Fragata La Providencia	Marcial Altuna	José N. Ibarguengoitia	La Habana	1.707	106.731
26/4/17	Goleta Carlos	Manuel Posadillo	José Antonio Andraca	La Guayra	9.462	231.583
4/6/17	Corbeta Iris	Francisco Bustamante	Martín Brioste	La Habana	311	170.274
9/7/17	Corbeta Victoria	Francisco Sayús	Juan Bautista Echevarría	La Habana	0	298.668
9/7/17	Bergantín María Ignacia	Nicolás Ageo	José Antonio Lecusaes	La Guayra	22.851	215.652
31/8/17	Corbeta N. Sra. de La Regla	Bartolomé N. y Cía. (BI)	Antonio Meaurio	La Habana	2.573	162.127
11/11/17	Goleta Carlos	Manuel Posadillo	Juan Antonio Andraca	La Guayra	0	118.159
4/12/17	Bergantín Alejandro	José A. de la Cuesta	José Loys	La Habana	67.873	366.807
30/12/17	Bergantín Amable Joaquina	Dóriga Hijos y Cía.	Pedro A. Arecochea	La Guayra	1.451	266.237
			<b>TOTAL</b>		<b>112.008</b>	<b>2.033.255</b>
10/8/18	Fragata Los Tres Hermanos	Aguirre Hnos.	Pedro Catadiano	Lima	406.050	817.391
21/8/18	Goleta Carlos	Manuel Posadillo	José Antonio Andraca	Puerto Cabello	1.000	82.402
2/9/18	Bergantín La Amable Joaquina	Dóriga Hijos y Cía.	Pedro A. Arecochea	La Guayra	8.158	114.550
21/12/18	Bergantín María Ignacia	Nicolás Ageo	Juan Antonio Barasorda	La Guayra	0	54.833
			<b>TOTAL</b>		<b>415.208</b>	<b>1.069.176</b>